

IDENTIFIKASI LOKASI RAWAN KECELAKAAN DAN KARAKTERISTIK KECELAKAAN DI KOTA PONTIANAK

Sastriawan Pratama¹⁾, Siti Mayuni²⁾, Said²⁾

Abstrak

Kota Pontianak memiliki jalan – jalan dengan fungsi yang penting terutama jalan arteri yang menghubungkan kota Pontianak dengan ibu kota/kota kabupaten lainnya. Sebagai jalan yang mempunyai fungsi strategis semestinya jalan tersebut dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kecelakaan lalu lintas yang terjadi di daerah rawan kecelakaan secara menyeluruh, berdasarkan data selama kurun waktu lima tahun mulai dari tahun 2009 – 2013. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini bersifat diskriptif analisis prosentase yang merupakan proses penggambaran lokasi penelitian di Kota Pontianak yang berbasis data sekunder dari Kepolisian Daerah Kalimantan Barat. Data tersebut berupa data kecelakaan lalu lintas yang menggambarkan daerah rawan kecelakaan lalu lintas di lokasi tersebut. Dengan titik rawan terjadinya kecelakaan pada ruas jalan 28 Oktober, jalan Sultan Syahrir A. Rahman, jalan Tanjungpura, jalan Prof. Muh. Yamin, jalan Ya'M Sabran, jalan Kom Yos Sudarso, jalan Ahmad Yani, jalan Gusti Situt Mahmud, jalan Sultan Hamid II dan jalan Khatulistiwa. Karakteristik kecelakaan secara umum terjadi disebabkan karena faktor manusia (77 %), faktor kendaraan (3 %), faktor jalan (11 %) dan faktor lingkungan (5 %). Tingkat kecelakaan lalu lintas yang menjadi titik rawan pada 10 ruas jalan tersebut sebanyak 390 kejadian kecelakaan, dengan didominasi oleh sepeda motor.

Dari hasil analisis data, penulis menyimpulkan bahwa ada pengaruh tata guna lahan, kondisi jalan dan lingkungan terhadap terjadinya kecelakaan. Langkah strategis yang harus dilakukan adalah penambahan badan jalan seiring jumlah kendaraan yang semakin meningkat dan pemeliharaan jalan secara berkala. Saran untuk pengguna jalan agar selalu meningkatkan kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas, penggantian moda transportasi umum, pembatasan jumlah motor dan ada aturan pemerintah yang mengikat itu semua.

Katakunci: daerah rawan kecelakaan

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu cepat sebagai akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi transportasi. Hal ini berdampak kepada

meningkatnya frekuensi kecelakaan lalu lintas dengan korban pengemudi maupun masyarakat pemakai jalan. Jauh sebelum kendaraan bermotor ditemukan, kecelakaan di jalan hanya melibatkan kereta, hewan dan manusia. Kecelakaan lalu lintas meningkat secara eksponensial

1. Alumni Prodi Teknik Sipil FT Untan
2. Dosen Prodi Teknik Sipil FT Untan

ketika ditemukan berbagai jenis kendaraan bermotor.

Kota Pontianak sebagai ibu kota Propinsi yang merupakan pusat pemerintahan, perdagangan, industri, jasa dan lain-lain yang juga akan menghadapi permasalahan dibidang lalu lintas. Dimana terjadinya ketidakseimbangan antara penyediaan lalu lintas dengan peningkatan jumlah arus lalu lintas.

Mengingat tingginya frekuensi kecelakaan dari banyaknya korban jiwa dan besarnya kerugian ekonomi dan sosial yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas maka mendesak perlu dilakukan studi untuk mengetahui dan mencari jawaban terhadap masalah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Pontianak, demikian pula bahwasanya kecelakaan lalu lintas memiliki karakteristik tersendiri yang berbeda pada setiap wilayah, sehingga diharapkan dengan mengetahui karakteristik tersebut maka perumusan kebijakan-kebijakan pemerintah sebagai regulator untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di jalan lebih tepat dan terarah.

1.2 Permasalahan

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya disebabkan oleh tiga faktor utama:

1. faktor manusia seperti kelalaian dan kelelahan fisik;
2. faktor kendaraan misalnya kerusakan mekanik kendaraan;
3. faktor jalan serta lingkungan meliputi kondisi jalan yang rusak dan minimnya rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Kota Pontianak tidak terlepas dari 3 (tiga) faktor utama seperti tersebut diatas. Kecelakaan juga berakibat munculnya korban jiwa (korban luka ringan, luka berat dan meninggal dunia).

Berdasarkan masalah tersebut diatas perlu dilakukan penelitian untuk mengkaji karakteristik kecelakaan lalu lintas, sehingga dari analisa data dapat diambil tindakan drastis untuk menekan angka kecelakaan.

Dari uraian diatas, maka permasalahan yang akan dibahas pada penulisan ini adalah :

- a. Daerah-daerah yang termasuk kategori daerah rawan kecelakaan.
- b. Usaha-usaha yang perlu dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

1.3 Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dan tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui daerah yang menjadi titik rawan terjadinya kecelakaan di kota Pontianak.
2. Untuk mengetahui tingkat kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan yang ditinjau sebagai objek penelitian.
3. Untuk mengetahui karakteristik kecelakaan yang terjadi di kota Pontianak.
4. Strategi penanggulangan untuk menekan tingkat kecelakaan di kota Pontianak.

1.4 Pembatasan Masalah

Adapun pembatasan masalah dalam penulisan adalah :

1. Data kecelakaan lalu lintas meliputi jumlah kecelakaan, tipe kecelakaan, lokasi kecelakaan, waktu kecelakaan, tingkat fatality kecelakaan, penyebab kecelakaan dan jenis kendaraan yang terlibat.
2. Nilai *fatality* kecelakaan hanya berdasarkan kepada korban yang fatal atau meninggal dunia.
3. Data historis kecelakaan lalu lintas dalam ruang lingkup penelitian ini sepanjang tahun 2009 – 2013.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Pembentuk Lalu Lintas

Dalam sistem pembentuk lalu lintas terdiri dari :

1. Pemakai jalan,
Pemakai jalan adalah manusia.
2. Kendaraan,
Kendaraan sebagai salah satu sistem pembentuk lalu lintas.
Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia, kendaraan diklasifikasikan dalam 4 (empat) golongan jenis kendaraan :
 - 1) Kendaraan Ringan,
 - 2) Kendaraan Berat (HV)
 - 3) Kendaraan Bermotor (MC)
 - 4) Kendaraan Tak Bermotor (UM)
3. Jaringan Jalan dan Lingkungan
Undang-undang No 38 tahun 2004 tentang jalan mengatakan bahwa sistem jaringan jalan adalah suatu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang

berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hirarkis.

Sistem jaringan jalan terdiri atas :

- Sistem jaringan jalan primer
- sistem jaringan jalan sekunder.

Bagian-bagian jalan meliputi :

- a. Ruang manfaat jalan.
- b. Ruang milik jalan
- c. Ruang pengawasan jalan

2.2 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan merupakan istilah yang secara rasional dan emosional memiliki kedekatan dengan manusia sehingga mudah untuk didefinisikan menurut (Carter & Hamburger, 1978) kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi pada suatu pergerakan lalu lintas akibat adanya kesalahan pada system pembentuk lalu lintas, yaitu pengemudi (manusia), kendaraan, jalan dan lingkungan artinya bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi melibatkan entinitas utama pembentuk lalu lintas tersebut.

Kecelakaan lalu-lintas yang merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal) dan kerugian harta benda.

Untuk menentukan ruas jalan dengan jumlah kecelakaan yang paling tinggi dapat dilakukan adalah dengan cara pembobotan pada setiap tahunnya sesuai dengan tingkat fatalitas kecelakaannya yang dapat dilihat dalam tabel 1.

Tabel 1. Nilai Pembobotan Fatalitas Kecelakaan

Tingkat Korban Kecelakaan	Keterangan	Pembobotan
Meninggal Dunia (MD)	Kecelakaan Fatal	12
Luka Berat (LB)	Kecelakaan dengan Luka Berat	4
Luka Ringan (LR)	Kecelakaan dengan Luka Ringan	2

Adapun kriteria korban kecelakaan lalu-lintas menurut Jasa Marga adalah;

- 1) Luka ringan adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa dan atau tidak memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut di rumah sakit.
- 2) Luka berat adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang dapat membahayakan jiwa dan memerlukan pertolongan/perawatan lebih lanjut dengan segera di rumah sakit.
- 3) Meninggal adalah keadaan dimana penderita terdapat tanda-tanda kematian secara fisik. Korban meninggal adalah korban kecelakaan yang meninggal di lokasi kejadian, meninggal selama perjalanan ke rumah sakit, atau meninggal ketika dirawat di rumah sakit.

Kejadian kecelakaan lalu-lintas sangat beragam baik dari proses kejadian maupun faktor penyebab. Menurut proses kejadiannya, kecelakaan lalu-lintas dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a) Kecelakaan tunggal yaitu peristiwa kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan.
- b) Kecelakaan ganda yaitu peristiwa kecelakaan yang melibatkan dua kendaraan.
- c) Kecelakaan beruntun atau karambol yaitu peristiwa kecelakaan yang melibatkan tiga kendaraan atau lebih.

2.2.1 Faktor Penyebab Kecelakaan

Pada umumnya kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh banyak faktor. Faktor-faktor tersebut meliputi :

- 1) Faktor Pemakai Jalan (Manusia)
Pemakai jalan dalam hal ini adalah manusia yaitu sebagai pengendara atau pengemudi. Faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling menonjol. Menurut Mulyono (2007) pada umumnya data menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas adalah 92% oleh kesalahan manusia.
- 2) Faktor Kendaraan
Faktor kendaraan biasanya disebabkan oleh kerusakan mekanis kendaraan berupa kerusakan pada rem pengemudi dan beberapa bentuk kerusakan pada ban.
- 3) Faktor Jalan dan Lingkungan
Faktor ini biasanya disebabkan oleh keadaan jalan, perubahan arah jalan, rambu-rambu lalu lintas, geometri jalan kurang sempurna, penghalang pandangan, keadaan yang mengurangi penglihatan dan sinar yang menyilaukan.

2.2.2 Analisa Data Kecelakaan

Analisa ini dapat dibagi dua yaitu analisa makro dan analisa mikro. Analisa makro menentukan karakteristik yang sangat umum. Analisa makro dilakukan secara bertahap sebagai berikut:

- a) Studi Lokasi, yaitu Lokasi kecelakaan diambil berdasarkan data Blackspot Area dari kepolisian.
- b) Menentukan tingkat kecelakaan berdasarkan :
 - 1) Jumlah total kecelakaan
 - 2) Tingkat kecelakaan per jumlah kendaraan
 - 3) Tingkat kecelakaan pada segmen jalan

Dalam analisa mikro, mencakup identifikasi penyebab dan tindakan perbaikan. Bentuk analisa yang menunjukkan :

- 1) Jumlah kecelakaan
- 2) Lokasi dan waktu kejadian
- 3) Tingkat fatality kecelakaan
- 4) Karakteristik pemakai jalan
- 5) Keadaan jaringan jalan dan lingkungan

2.2.3 Perangkat Pengatur Lalu Lintas

Perangkat sebagai pengatur lalu lintas meliputi : Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan dan Lampu Lalu Lintas. Keputusan Menteri Perhubungan No. 61 Tahun 1993, jenis rambu ada empat yaitu;

- a) Rambu yang bersifat perintah
- b) Rambu yang bersifat larangan,
- c) Rambu peringatan terhadap suatu bahaya,

- d) Rambu petunjuk

2.2.4 Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas

Metode penanggulangan kecelakaan pada dasarnya merupakan bagian dari sub sistem Manajemen Transportasi. Metode penanggulangan keselamatan tersebut secara garis besar meliputi :

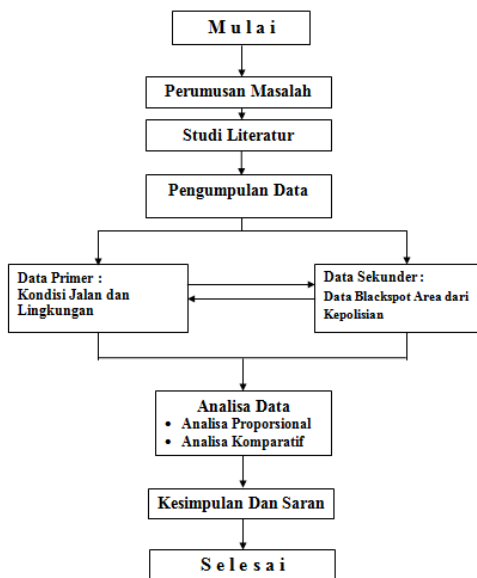
- a. Metode preemtif (penangkalan), diarahkan untuk mengeliminir dampak-dampak negatif yang mungkin akan timbul.
- b. Metode preventif (pencegahan), diarahkan untuk mengamankan kondisi yang potensial terhadap terjadinya kecelakaan.
- c. Metode represif (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu-lintas.

3. METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini bersifat studi kasus berbasis data sekunder pada kasus-kasus kecelakaan yang terjadi pada rentang waktu 2009 – 2013 di kota Pontianak. Kasus kecelakaan yang terjadi pada ruas-ruas jalan di kota Pontianak yang memiliki kompleksitas sistem lalu lintas dan merupakan daerah rawan kecelakaan (*Blackspot Area*).

Data yang ingin didapatkan dalam penelitian ini adalah data kecelakaan lalu lintas yang dikelompokkan berdasarkan : waktu kecelakaan, korban yang terlibat serta faktor penyebabnya.

Diagram alir penelitian dapat dilihat dalam gambar 1.



Gambar 1. Diagram Alir Rencana Penelitian

4. DATA DAN ANALISA

4.1 Kondisi Umum Lokasi Studi

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Pontianak Menurut Jenisnya

No	Jenis Kendaraan	Tahun			
		2009	2010	2011	2012
1	Mobil Penumpang	29.204	33.389	36.296	40.770
2	Mobil Barang	18.125	19.410	23.271	26.595
3	B u s	1.150	1.769	2.330	2.412
4	Sepeda Motor	337.169	394.610	425.838	475.085
Jumlah		385.648	449.178	487.735	544.862

Sumber : Pontianak dalam Angka, BPS Pontianak

Lokasi studi meliputi ruas jalan kota Pontianak secara keseluruhan yang memiliki angka kerawanan kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Ruas – ruas jalan ini merupakan jalan provinsi dan jalan utama kota Pontianak, sedangkan untuk jalan provinsi yang ada

dalam sistem jaringan jalan berfungsi sebagai jalan arteri primer yang menghubungkan ibu kota provinsi Pontianak dengan ibukota kabupaten / kota-kota lainnya atau antar ibu kota kabupaten / kota dan merupakan jalan strategis provinsi.

Lalu Lintas pada ruas jalan di kota Pontianak berpengaruh karena adanya pertumbuhan kendaraan bermotor yang semakin bertambah, dapat kita lihat pada tabel 2 tentang jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2009 – 2013. Data ini bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Pontianak. Untuk data jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2013 belum tersedia di Badan Pusat Statistik (BPS) Pontianak.

4.2 Daerah Lokasi Kecelakaan

Pada penelitian ini langkah

pertama adalah penentuan lokasi atau objek studi yang diambil berdasarkan data *Black Spot Area* dari Kepolisian pada tahun 2009 - 2013 dalam hal ini Poltabes Pontianak. Data tersebut memuat tempat kejadian perkara (TKP), jumlah kejadian/ kecelakaan lalu lintas (laka) dan korban berdasarkan tingkat

fatalitas. *Black Spot Area* merupakan daerah rawan kecelakaan artinya daerah yang mempunyai angka kecelakaan tinggi dan resiko kecelakaan tinggi. Kecelakaan tersebut dapat diidentifikasi pada lokasi-lokasi tertentu pada ruas jalan ataupun pada wilayah

segmen jalan tetapi merupakan data secara global yaitu berdasarkan catatan kecelakaan di seluruh wilayah Pontianak yang terjadi sepanjang tahun 2009 - 2013 mulai bulan Januari sampai Desember. Data yang diperoleh bersumber dari Poltabes kota Pontianak

Tabel 3. Jumlah dan Lokasi Kecelakaan Berdasarkan Kejadian di Kota Pontianak Tahun 2009 - 2013

No	Ruas Jalan	Jumlah Kecelakaan Kejadian					Total
		2009	2010	2011	2012	2013	
1	Jl. 28 Oktober	2	3	-	6	-	11
2	Jl. STA. Rahman	2	-	4	5	-	11
3	Jl. Tanjung Pura	4	4	5	-	-	13
4	Jl. Prof. M. Yamin	-	-	4	11	3	18
5	Jl. Ya'M sabran	5	4	-	8	6	23
6	Jl. KomYos Sudarso	7	6	8	19	5	45
7	Jl. A. Yani	6	4	9	20	8	47
8	Jl. Gs St mahmud	9	10	10	27	6	62
9	Jl. Sultan Hamid II	9	12	14	23	5	63
10	Jl. Khatulistiwa	15	14	17	33	18	97

Sumber : Data Olahan

tertentu yang dapat dilihat dalam tabel 3.

Dari tabel tersebut dapat dilihat ada 10 titik rawan terjadinya kecelakaan pada ruas jalan 28 Oktober, jalan Sultan Syahrir A. Rahman, jalan Tanjungpura, jalan Prof. Muh. Yamin, jalan Ya'M Sabran, jalan Kom Yos Sudarso, jalan Ahmad Yani, jalan Gusti Situt Mahmud, jalan Sultan Hamid II dan jalan Khatulistiwa.

4.3 Analisa Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam menganalisa kecelakaan lalu lintas yang harus diketahui adalah apa yang menjadi faktor penyebab kecelakaan. Untuk faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada penelitian ini data yang diperoleh bukan data per

Direktorat Lalu lintas, jalan. Ahmad Yani Pontianak.

Diambil satu sampel pada tahun 2010 yang dapat dilihat dalam tabel 4. menunjukkan jumlah prosentase faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Dari data tersebut memperlihatkan bahwa manusia tetap masih merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas yaitu sebesar 77%, kemudian faktor jalan 11% sedangkan di tahun 2010 faktor kendaraan, lingkungan dan lain - lain juga ikut andil yaitu sebesar 3%, 5% dan 3%.

Tabel 4. Jumlah Prosentase Faktor Penyebab Kecelakaan Tahun 2010

No	Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan	Januari - Desember 2010	
		Jumlah	Prosentase (%)
1	Manusia	115	77
2	Kendaraan	5	3
3	Jalan	17	11
4	Lingkungan	8	5
5	Lain-lain (tabrak lari)	4	4
Total		149	100

Sumber : Data Olahan dan Poltabes Pontianak (2010)

Keterlibatan manusia dalam kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari karakteristik manusia sebagai bagian dari pembentuk sistem lalu lintas. Begitu juga dengan kendaraan, jalan dan lingkungan sehingga menganalisa keterkaitan faktor tersebut sangat diperlukan.

4.3.1 Faktor Manusia

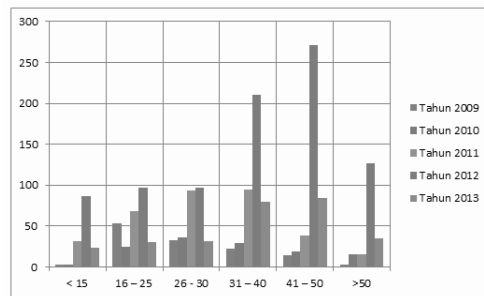
Kecelakaan lalu lintas akibat faktor manusia yang akan dianalisis berdasarkan karakteristik umur pelaku dan korban, pekerjaan pelaku dan korban serta waktu kejadian kecelakaan.

- 1) Berdasarkan umur pelaku dan korban

Dalam gambar 2 menunjukkan bahwa Distribusi Pelaku dan Korban Kecelakaan Lalu lintas berdasarkan umur di kota Pontianak didominasi oleh kelompok umur 31 - 40 tahunan paling kecil berada di kelompok umur < 15 tahun.

- 2) Berdasarkan profesi/pekerjaan pelaku dan korban

Profesi atau pekerjaan dari pelaku dan korban kecelakaan lalu lintas juga merupakan salah satu karakteristik manusia sebagai



Gambar 2. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Umur Pelaku dan Korban, Tahun 2009 - 2013

pengendara. Sehingga perlu untuk dilakukan analisa kecelakaan lalu lintas berdasarkan pekerjaan pelaku dan korban.

Tabel 5. Menunjukkan bahwa untuk wilayah kota Pontianak tiap tahun berturut-turut (2009-2013) pekerjaan pegawai swasta merupakan pelaku dan korban terbesar dalam kecelakaan lalu lintas. Pekerjaan swasta dan mahasiswa / pelajar adalah jenis kegiatan yang membutuhkan mobilitas dan intensitas perjalanan yang tinggi disamping itu interaksinya dengan kendaraan dan jalan dalam pemenuhan kebutuhan-kebutuhan

Tabel 5. Distribusi Pelaku dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Profesi/Pekerjaan Tahun 2009 - 2013

No.	Kelompok Umur	Tahun 2009	Tahun 2010	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Jumlah
1	Mahasiswa / Pelajar	67	61	113	182	58	481
2	PNS	3	5	16	25	9	58
3	Swasta	125	154	219	404	148	1050
4	Sopir	0	2	2	7	1	12
5	Polri	4	4	15	17	3	43
6	TNI	2	1	2	11	0	16
7	Lainnya	40	8	84	130	28	290
JUMLAH		241	235	451	776	247	1950

Sumber : Data Olahan dan Poltabes Pontianak (2013)

- aktivitasnya sangat kuat, sehingga peluang untuk terjadinya kecelakaan juga besar.
- 3) Berdasarkan waktu kejadian Waktu-waktu tertentu dalam
- besar dibandingkan waktu-waktu yang lain. Kecelakaan lalu lintas tertinggi di kota Pontianak terjadi tahun 2012 pada jam 12.01 – 18.00(187 kejadian) dan jam 06.01 –

Tabel 6. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Waktu Kejadian Tahun 2009 - 2013

No	Waktu / Kejadian	Tahun 2009	Tahun 2010	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Jumlah
1	00.01 – 06.00	33	23	26	63	15	160
2	06.01 – 12.00	52	36	77	167	52	384
3	12.01 – 18.00	39	46	71	183	45	384
4	18.01 – 24.00	14	32	65	121	53	285
Jumlah		138	137	239	534	165	1213

Sumber : Data Olahan dan Poltabes Pontianak (2013)

kendaraan melakukan aktivitas juga mempunyai hubungan dengan tingkat kecelakaan lalu lintas. Dalam tabel 6 menunjukkan hubungan antara tingkat kecelakaan lalu lintas dengan waktu aktivitas kendaraan yang menggambarkan bahwa ada waktu-waktu tertentu resiko terjadinya kecelakaan lebih

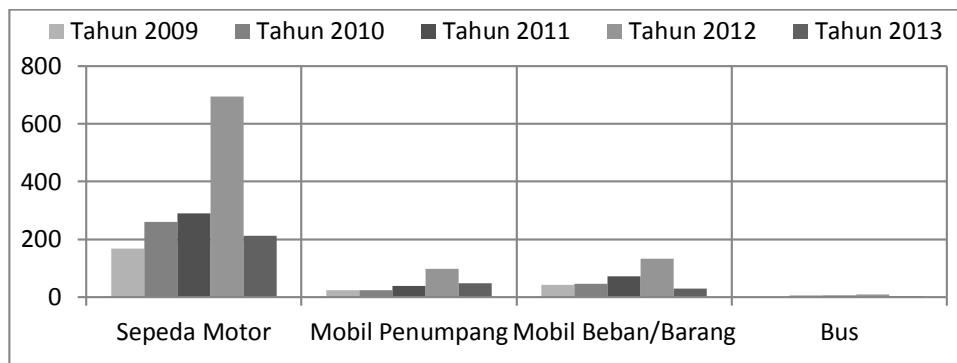
20.00 (167 kejadian), kemudian pada jam 20.01 – 24.00 dan jam 00.01 – 06.00 masing-masing 121 kejadian dan 63 kejadian. 20.00 sebanyak 12 kejadian.

4.3.2 Faktor Kendaraan

Kecelakaan lalu lintas memiliki hubungan dengan jenis kendaraan yang

4.3.3 Faktor Jalan dan Lingkungan

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena faktor jalan dan lingkungan lebih banyak



Gambar 3. Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan Pada Lokasi Studi Tahun 2009 - 2013

digunakan oleh pelaku dan korban. Salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan adalah pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak dibarengi dengan penambahan panjang jalan sehingga akan berdampak pada meningkatnya arus lalu lintas. Dalam gambar 3 dapat dilihat bahwa keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahun paling tinggi, kemudian mobil beban/barang, mobil penumpang dan bus.

diakibatkan kondisi geometrik jalan, tata guna lahan, kondisi permukaan jalan, sistem rambu lalu lintas dan bentuk marka. Berkaitan dengan penelitian yang menitik-beratkan permasalahan ini berupa data sekunder yang didapatkan dari Poltabes kota Pontianak maka yang akan dianalisa ialah kondisi jalan yang terjadi pada lokasi kecelakaan lalu lintas. Data yang akan dianalisa berupa keadaan jalan atau bentuk jalan yang dilihat pada tabel 7. Dilihat pada tabel menunjukkan

Tabel 7. Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Jalan Tahun 2009–2013

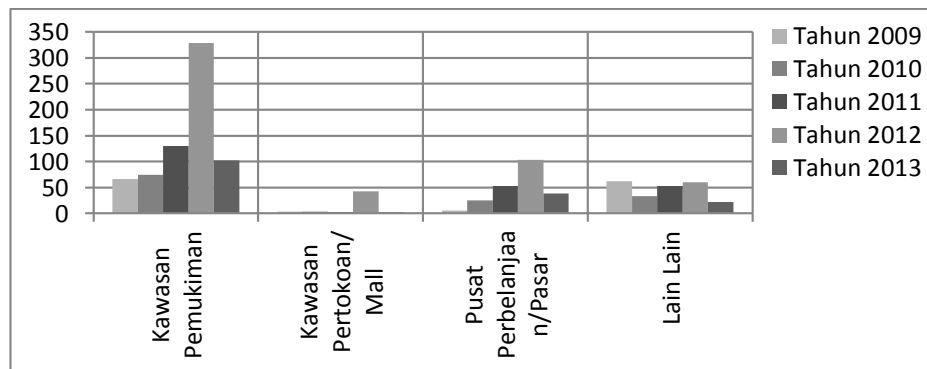
No	Kondisi Jalan	Tahun 2009	Tahun 2010	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Jumlah
1	Jalan Rusak	4	4	10	9	2	29
2	Jalan Berlubang	3	3	27	21	6	60
3	Jalan Licin	0	9	6	3	1	19
4	Tikungan Tajam	39	28	25	30	9	131
Jumlah		46	44	68	63	18	239

Sumber : Data Olahan dan Poltabes Pontianak (2013)

bahwa ada pengaruh bentuk kondisi jalan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Setiap tahun dari tahun 2009 – 2013 kecelakaan lalu lintas sering terjadi karena jalan berlubang, tikungan tajam juga memberikan dampak yang besar pada kecelakaan, jalan rusak dan jalan yang licin. Hal yang penting sebenarnya dari semua kondisi jalan tersebut ialah

berdasarkan faktor-faktor penyebab kecelakaan, maka dapat direkomendasikan penanganan kecelakaan lalu lintas sebagai berikut :

1. Penanganan kecelakaan secara umum :
 - Perencanaan tata guna lahan yang meminimumkan konflik lalu lintas dan mengurangi



Gambar 4. Distribusi Kecelakaan Berdasarkan Lokasi Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2009 - 2013

kewaspadaan para pengendara di jalan raya.

Lokasi kecelakaan atau yang dikenal dengan Tempat Kejadian Perkara (TKP) juga mengacu kepada analisa tata guna lahan meliputi kawasan pemukiman, perkantoran, pendidikan, kawasan industri dan perdagangan. Dalam gambar 4 menunjukkan lokasi kecelakaan lalu lintas atau yang biasa disebut tkp (tempat kejadian perkara). Lokasi ini terjadi dari tahun 2009 – 2013. kecelakaan lalu lintas sering terjadi di kawasan pemukiman.

4.4 Rekomendasi Akhir Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

Dari hasil analisa kecelakaan yang telah dilakukan sebelumnya dan

kebutuhan perjalanan.

- Pentingnya pembuatan Analisa Dampak Lalu lintas terhadap pengembangan suatu kawasan.
- Pengaturan sistem manajemen lalu lintas harus disertai dengan penegakkan hukum yang jelas.
- Adanya pemeliharaan jalan secara berkala.
- Memaksimalkan penggunaan transportasi massal.
- Pengawasan, penegakkan hukum dan pemberian sanksi hukuman harus diterapkan agar pemakai jalan selalu mentaati peraturan.
- Menyediakan fasilitas yang lengkap dan penempatan rambu-rambu lalu lintas dan marka

- jalan secara efektif.
- Peningkatan pelayanan gawat darurat melalui penataan organisasi, penyediaan fasilitas, kemudahan kontak dan ketersediaan tenaga medis.
2. Penanganan kecelakaan berdasarkan lokasi kecelakaan :
 Sebagaimana diketahui penelitian ini meliputi kota Pontianak dengan 10 ruas jalan yang paling banyak mengalami kejadian kecelakaan, maka penanganan yang dilakukan juga harus berdasarkan lokasi kecelakaan.
- Dari hasil analisa situasi kota Pontianak di beberapa ruas jalan yang memiliki daerah rawan kecelakaan lalu lintas dapat dilihat bahwa secara keseluruhan penyebab kecelakaan relatif sama, walaupun untuk penanganan kecelakaan pada setiap ruas jalan itu mempunyai

Tabel 8. Situasi Kecelakaan dan Penanganan

RUAS JALAN	PENYEBAB KECELAKAAN	PENANGANAN
Jl. 28 Oktober	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Jalan rusak	Adanya pemeliharaan jalan secara rutin dan berkala
	Kehilangan kontrol	Pembatasan kecepatan
	Malam hari (gelap)	Penerangan jalan
Jl. Sultan Syahrir A. Rahman	Kapasitas jalan tidak memadai seiring bertambahnya jumlah kendaraan	- Pelebaran badan jalan - Penerapan jalur khusus sepeda motor
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Kehilangan kontrol	Pengendalian kecepatan
Jl. Tanjungpura	Arus lalu lintas tinggi pada jam kerja	- Adanya pelebaran jalan - Mengatur perpakiran tepi jalan
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Mendahului	Rambu untuk mendahului
	Konflik pejalan kaki/kendaraan	- Fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki - Adanya kesadaran para pejalan kaki
Jl. Prof. Muh. Yamin	Kapasitas jalan tidak memadai seiring bertambahnya jumlah kendaraan	- Penerapan jalur khusus untuk sepeda motor - Penggantian moda transportasi umum
	Selip / licin	Perbaikan tekstur jalan
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Jarak pandang yang buruk pada tikungan	Menimbulkan kesadaran para pengguna kendaraan
	Hambatan samping	Menghilangkan aktifitas berjualan pada ROW jalan

skala prioritas masing-masing yang berbeda karena kondisi jalan di tiap lokasi rawan kecelakaan lalu lintas tidak persis sama.

Rekomendasi atau usulan penanganan kecelakaan lalu lintas yang

diberikan pada penelitian ini tabel 8 diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan yang terjadi khususnya di Kota Pontianak.

Tabel 8. Lanjutan

RUAS JALAN	PENYEBAB KECELAKAAN	PENANGANAN
Jl. Ya'M Sabran	Konflik pejalan kaki/kendaraan	Fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Kehilangan kontrol	Pembatasan kecepatan
	Hambatan samping	Menghilangkan aktifitas berjualan pada ROW jalan
	Jarak pandang buruk karena parkir	Mengatur perpakiran
	Selip / licin	Perbaikan tekstur jalan
Jl. Kom Yos Sudarso	Kehilangan kontrol	Pembatasan kecepatan
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Selip / licin	Perbaikan tekstur jalan
	Kapasitas jalan tidak memadai karena bertambahnya jumlah kendaraan	- Penerapan jalur khusus untuk sepeda motor - pelebaran badan jalan
	Jarak pandang buruk karena parkir	Mengatur perpakiran
Jl. Ahmad Yani	Arus lalu lintas tinggi terutama pada pagi dan siang hari	- Penerapan jalur khusus untuk sepeda motor - Penggantian moda transportasi umum
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Selip / licin	Perbaikan tekstur jalan
	Kehilangan kontrol	- Sosialisasi kepada pengguna kendaraan bermotor - Pembatasan kecepatan
Jl. Gusti Situt Mahmud	Konflik pejalan kaki/kendaraan	Fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki
	Mendahului	- Kanalisasi / lajur mendahului - Rambu untuk mendahului
	Kapasitas jalan tidak memadai pada jembatan	Pelebaran badan jalan
	Jarak pandang buruk karena parkir	- Mengatur perpakiran - Menghilangkan aktivitas parkir
	Kehilangan kontrol	Pengendalian kecepatan
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Selip / licin	Perbaikan tekstur jalan

Tabel 8. Lanjutan

RUAS JALAN	PENYEBAB KECELAKAAN	PENANGANAN
Jl. Sultan Hamid II	Arus lalu lintas tinggi terutama pada jembatan	Pelebaran jalan
	Pergerakan membelok pada persimpangan	Lampu isyarat lalu lintas
	Mendahului	Lajur mendahului
	Rambu tidak terlihat	Pemasangan rambu secara efektif
	Jarak pandang yang buruk pada tikungan	Perbaikan ruang bebas samping
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum
	Kehilangan kontrol	Pengendalian kecepatan
	Malam hari (gelap)	Penerangan jalan
Jl. Khatulistiwa	Jalan berlubang	Pemeliharaan jalan secara berkala
	Mendahului	- Kanalisasi / lajur mendahului - Rambu untuk mendahului - Marka Jalan
	Jarak pandang buruk	- Perbaikan alinyemen jalan - Perbaikan garis pandang
	Hambatan samping	- Menghilangkan aktifitas berjualan pada ROW jalan
	Kehilangan kontrol	Pembatasan kecepatan
	Konflik pejalan kaki/kendaraan	- Fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki - Fasilitas trotoar untuk pejalan kaki
	Disiplin buruk	Penegakkan hukum

5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisa yang dilakukan pada penelitian ini, maka dapat diambil beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Daerah yang menjadi titik rawan terjadinya kecelakaan di kota Pontianak ialah jalan jl. 28 Oktober, jl. Sultan Syahrir A. Rahman, jl. Tanjungpura, jl. Prof. Muh. Yamin, jl. Ya'M Sabran, jl. Kom Yos Sudarso, jl. Ahmad Yani, jl. Gusti

Sitit Mahmud, jl. Sultan Hamid II dan jl. Khatulistiwa.

2. Tingkat kecelakaan lalu lintas pada daerah titik rawan terjadinya kecelakaan di kota Pontianak dalam tahun 2009 – 2013, berdasarkan :
 - a. Tingkat kecelakaan per jumlah kendaraan didominasi oleh sepeda motordiikuti mobil beban/barangdibawahnya terdapat mobil penumpang dan terakhir bus..
 - b. Pada 10 ruas jalan kota Pontianak

- yang menjadi titik rawan kecelakaan masih banyak dipengaruhi oleh tikungan tajam kemudian dikarenakan jalan yang berlubang setelah itu dikarenakan jalan yang rusak serta licin.
3. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Pontianak memiliki karakteristik sebagai berikut :
 - a. Secara umum penyebab kecelakaan lalu lintas di kota Pontianak adalah karena faktor manusia sebesar 77 %, faktor kendaraan sebesar 3 %, faktor jalan sebesar 11 % dan faktor lingkungan 5 % serta faktor yang lainnya sebesar 3 %.
 - b. Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas di lokasi studi, pengendara dengan kelompok umur 41 - 50 tahun menduduki posisi yang paling besar diikuti umur 31 – 40 tahun, kelompok umur > 50 tahun, kelompok umur 16 -25 tahun dan 26 – 30 tahun mempunyai nilai yang sama dan terakhir kelompok umur < 15 tahun.
 - c. Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas di lokasi studi, pengendara dengan kelompok pekerjaan / profesi sebagai pegawai swasta menduduki posisi paling besar, kemudian mahasiswa dan pelajar, PNS, Polri, TNI, Sopir dan yang lainnya.
 - d. Waktu terjadinya kecelakaan paling tinggi di lokasi studi pada jam 12.01 – 18.00, kemudian pada jam 06.01 – 12.00, jam 18.01 – 24.00 dan yang terendah pada jam 00.01 – 06.00.
 - e. Dalam kecelakaan lalu lintas banyak terjadi di kawasan pemukiman penduduk, pusat perbelanjaan/pasar, kawasan pertokoan dan lain-lain.
 - f. Kondisi jalan yang tidak berlampu juga menjadi faktor yang berpengaruh dalam kecelakaan lalu lintas, jalan yang tidak punya marka jalan serta ada yang rusak dan jalan tersebut tidak mempunyai rambu-rambu lalu lintas.
 4. Secara umum berdasarkan lokasi kecelakaan di kota Pontianak, kebijakan yang dapat diambil terkait dengan peningkatan keselamatan di jalan raya adalah :
 - a. Meningkatkan profesionalitas petugas lalu lintas dalam mencatat data kecelakaan, menangani korban kecelakaan dan tindakan penyelamatan korban.
 - b. Penerapan jalur khusus sepeda motor dengan tujuan untuk meningkatkan tertib lalu lintas.
 - c. Penempatan pemasangan rambu-rambu dan perangkat lalu lintas lainnya harus secara efektif dan efisien.
- Untuk meningkatkan keselamatan di jalan raya dan menekan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Pontianak khususnya pada lokasi studi, perlu di berikan saran berdasarkan kesimpulan yang ada :
1. Kesadaran para pengguna jalan dalam menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas demi

- keselamatan para pengguna jalan itu sendiri.
2. Adanya aturan pemerintah yang tegas untuk mengatur lalu lintas seperti pembatasan jumlah kendaraan bermotor serta penggantian moda transportasi umum.
 3. Manusia sebagai individu pengguna jalan dan merupakan bagian dari sistem pembentuk lalu lintas, harus menjadikan faktor keselamatan dan keamanan sebagai prioritas yang utama.
 4. Pencatatan berita acara kecelakaan pada buku induk di kepolisian, hendaknya dibuat selengkap mungkin seperti data penyebab kecelakaan dan data keadaan cuaca, mengingat data-data tersebut sangat penting untuk mengidentifikasi karakteristik kecelakaan lalu lintas.

Daftar Pustaka

- Anonim. 1998. *Nilai Pembobotan Fatalitas Kecelakaan*
- Badan Pusat Statistik Kota Pontianak, (2009- 2013), Pontianak Dalam Angka, Pontianak
- Carter and Homburger, 1978, *Introduction to Transportation engineering*. Virginia, Reston Pub.
- Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Jalan Kota (1997), Manual Kapasitas Jalan Indonesia

(MKJI), Sweroad & PT. Bina Karya (Persero) Jakarta

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1993, Undang-undang tentang Rambu-rambu Lalu Lintas, Jakarta: Sekretariat Negara.

Mulyono, Tri. 2007. *Teknologi Beton*. Yogyakarta: Andi.

Poltabes Pontianak, 2013, Data Rawan Kecelakaan (*Blackspot Area*), Pontianak.

Republik Indonesia, 2004 Undang-undang tentang Jalan, Jakarta: Sekretariat Negara.